

## LAS CONDES Y EL RIO MAPOCHO

La recuperación del río para la ciudad constituye una urgente tarea para los gobiernos municipales. En estas mismas páginas nos referimos al rol estructural que se le asigna en la ciudad, a su escasa presencia en el paisaje urbano. Su andar es solapado, como en puntillas.

Felizmente, iniciativas como la emprendida por la I. Municipalidad de Santiago, al remodelar sus bordes entre Plaza Italia y la Estación Mapocho, el cambio de los muretes antepechos por rejas, el reemplazo de los estacionamientos por jardines, han dignificado su paso por el centro de la capital, allegando un nuevo lugar al deambular ciudadano. Es posible ahora percibir como el río une el viejo Mercado con la popular Vega. La espacialidad de su cauce adquiere presencia urbana.

En Las Condes el río ha permanecido en un tránsito casi rural, lo urbano se ha aproximado hasta tocarlo sin decidirse por asirlo o rechazarlo. El avance de la ciudad sobre el río que se manifiesta en forma de concesiones de terrenos en sus riberas, en nuevos planes de vialidad, en ambiciosos proyectos de construcciones, han hecho que AUCA considere de interés presentar en sus páginas tres enfoques sobre la forma de incorporarlo y de cómo preservar los derechos de los santiaguinos a su río. Estos enfoques que van desde estudios teóricos a la forma actual de implementar en la práctica los proyectos, ponen de manifiesto la dificultad que implica conjugar propósitos como la incorporación tanto visual como física de los bienes comunitarios al goce ciudadano en términos de su real factibilidad de uso público, con las aspiraciones de quienes buscan optimizar

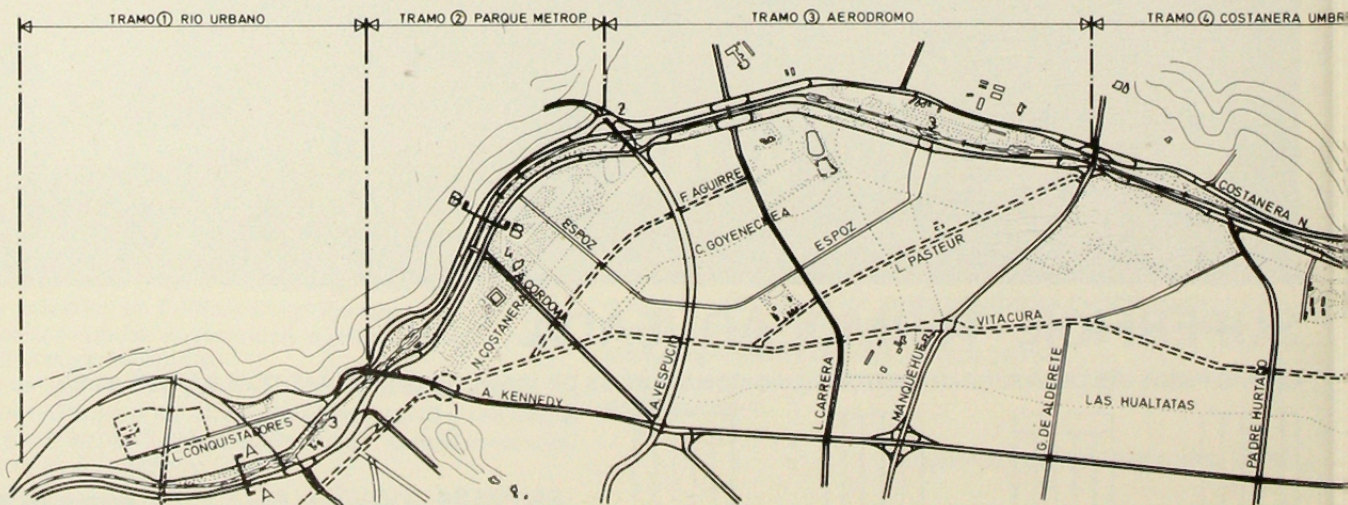
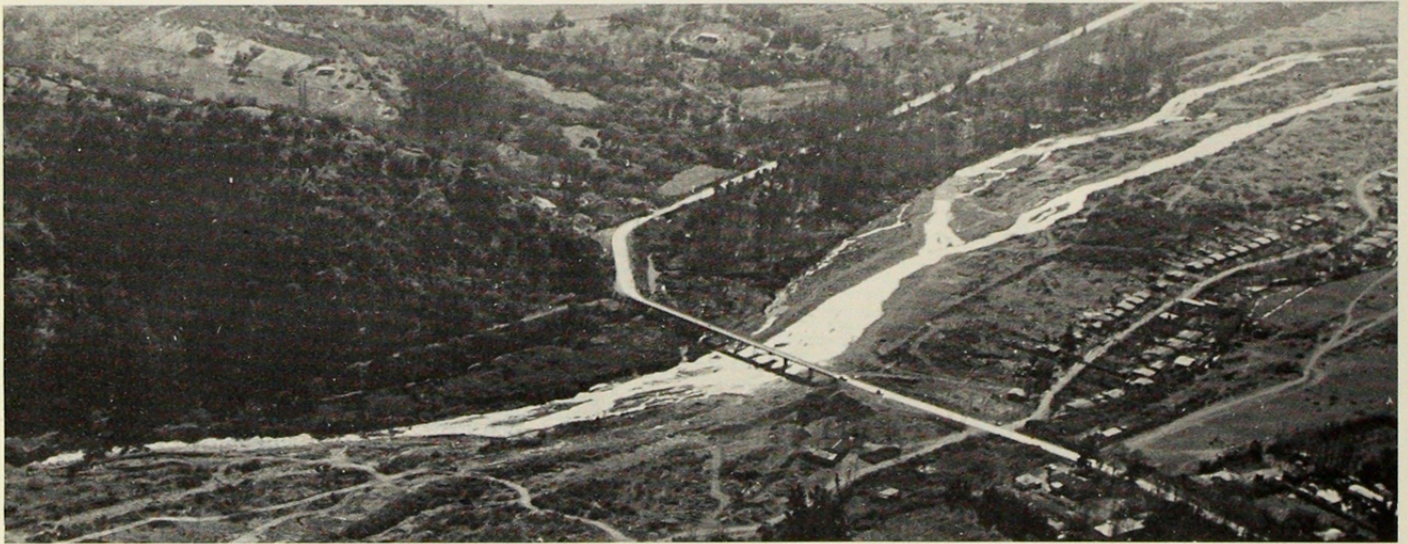
la rentabilidad de su inversiones.

La I. Municipalidad de Las Condes, a través de su Departamento de Asesoría Urbana, ha realizado un estudio sobre el Desarrollo Integral del Río Mapocho, en el cual en líneas generales hace proposiciones sobre aspectos hidrológicos, viales y espaciales.

La Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica, en un plano académico, a nivel de Proyectos de Título, desarrolló proposiciones en dos de las cuatro zonas en que el estudio municipal dividió el curso del río, poniendo el acento en la implementación de los espacios urbanos de uso público.

Por último, en "CONCURSOS", presentamos el "PARQUE LAS AMERICAS" que al decir del Subsecretario de la Vivienda y Urbanismo, coronel Arthur Clark "Con sus más de 28 hectáreas de superficie equivalente a casi tres veces la que tiene el Parque Forestal, el futuro parque "Las Américas", que se construirá en la Comuna de Las Condes, se convertirá en uno de los paseos públicos más extensos y hermosos de Santiago" (El Mercurio, 4 de Mayo de 1981) y que según el gerente de la empresa que ganó el Concurso de Proyecto de Inversiones, Sr. Patricio Guzmán M. "Su envergadura, su ubicación y sus características son de tal naturaleza que lo constituirán en un lugar privilegiado dentro del barrio alto de Santiago" (El Mercurio, 18 de Junio 1981).

J.C.S.



# ESTUDIO REALIZADO EN EL DEPARTAMENTO DE ASESORIA URBANA DE LA ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES, SOBRE EL DESARROLLO INTEGRAL DEL RIO MAPOCHO.

Hay consenso a nivel técnico y de autoridades, que el río Mapocho debe ser abordado simultáneamente en la complejidad de al menos tres aspectos que lo constituyen en un elemento urbano de primera importancia, tanto para el Gran Santiago en general cuanto para las comunas por las cuales atraviesa.

Estos aspectos son:

- 1º El Hidrológico; el río como cauce de aguas con sus múltiples usos.
- 2º El Vial; el río como borde generador de costaneras viales y nudos singulares en los puentes y
- 3º El Espacial; el río como eje paisajístico generador de áreas verdes y espacios públicos y privados de múltiples usos.

Hasta ahora al ser abordados cada uno de estos aspectos separadamente, tanto en su concepción cuanto en su implementación, por distintas instituciones, con distintos puntos de vista e intereses, se ha producido que cada sector se desentienda de los otros aspectos e involuntariamente repercuta su acción en forma negativa sobre ellos.

Este estudio preliminar pretende puntualizar los criterios básicos y algunos lineamientos de diseño que permitirán orientar las soluciones coordinando los tres aspectos enumerados.

## PLANTEAMIENTO HIDROLOGICO

Nos referimos por ahora solamente al tratamiento y diseño de los perfiles del cauce.

Por ser el río Mapocho un río de régimen variable y torrencioso (fuerte pendiente y grandes diferencias de caudal en distintos períodos) es indispensable, a nuestro juicio, trabajar un perfil transversal en forma de embudo escalonado o aterrazado.

En dicho embudo habrá una sección central (propuesta de 15 mts. de ancho y 2 mts. más de profundidad que las otras secciones, más o menos 28 m2. de sección) cuya capacidad debe ser verificada para el caudal más habitual.

A ambos lados de dicha sección habrán dos terrazas que tendrán un ancho libre de 12 mts. mínimo y una profundidad de 1,50 mts. más respecto de las próximas terrazas laterales (agregándose de esta manera una mayor sección de aproximadamente 55 m2.) Estas plataformas podrían ser entregadas en concesión para su uso en los períodos útiles a fin de instalar en ellos juegos infantiles, multicanchas, exposiciones al aire libre, kioscos de venta, etc . .

Al exterior de las terrazas descritas anteriormente, se tendrán finalmente otras dos, una a cada lado del río, de 13 mts. cada una máximo, con una profundidad mayor respecto al nivel de los parques o calles exteriores a la caja, de 1,50 mts. (agregándose una mayor sección de 93 m2.). Estas plataformas podrían destinarse en parte a estacionamiento de automóviles (bajo árboles) y en parte a equipamientos de diversos tipos. Entre estas terrazas, las anteriormente descritas y los parques existentes irían escaleras o rampas de comunicación.

Así se tendría un ancho total de 60 mts. y una sección final para

las máximas crecidas de 176 m2. Interesaría que Defensas Fluviales ratificara o corrigiera estas secciones haciéndolas coincidir con los caudales típicos de: cauces habituales, crecidas estacionales y crecidas extraordinarias máximas, así como las especificaciones de diseño que ellas deberían cumplir.

Respecto al perfil longitudinal se desea introducir pequeños muros transversales de contención para disminuir la velocidad del agua, provocar cascadas que colaborarían a oxigenarla, acelerando su depuración natural y obtener remansos o lagunas de recreación (para crianza de peces, manejo de botes, etc.) o meramente paisajísticas.

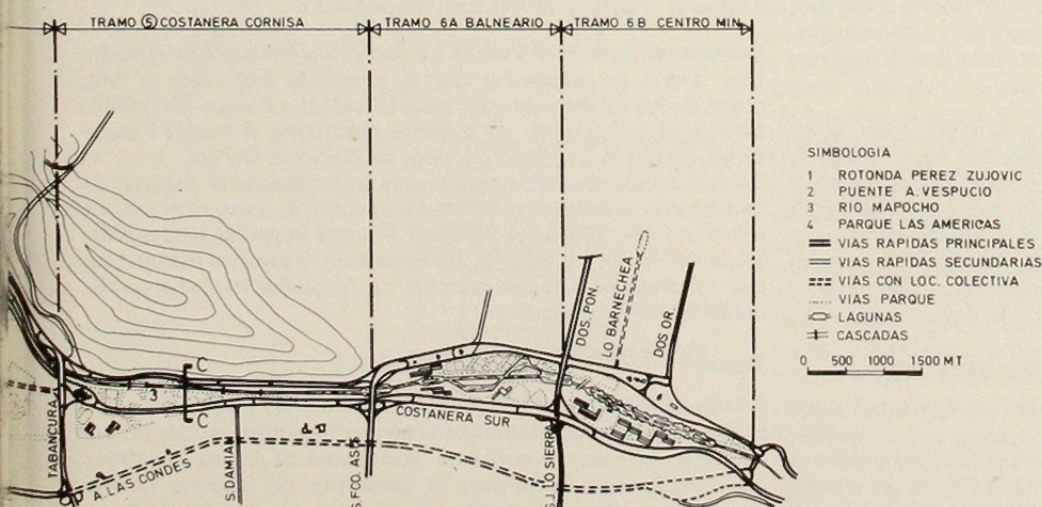
## PLANTEAMIENTO VIAL

Nos referimos brevemente a este aspecto.

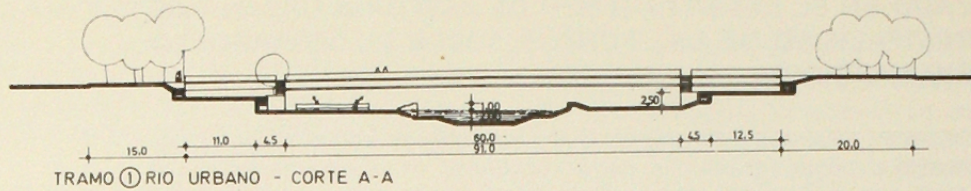
Hasta ahora la política aplicada al diseño de las costaneras y a los cruces del río, sigue dos criterios que deben ser modificados pues comprometen los otros usos del río y no resuelven tampoco en forma satisfactoria los problemas de tráfico.

Al diseñar dos costaneras, a ambos lados del río, en ambos sentidos y con sus calzadas contiguas (sin separación de faja central) se obliga que los giros a la izquierda o retornos deban realizarse por medio de pasos a nivel, distanciándose así enormemente (debido a los costos) estas alternativas.

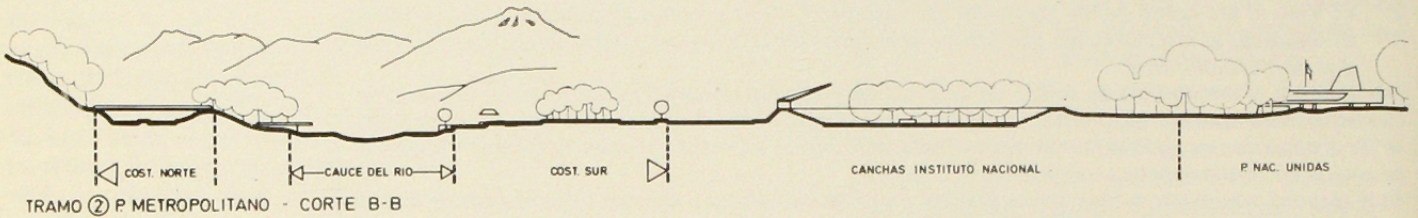
Si bien es cierto las costaneras son un elemento vial de velocidad para conducir el tráfico en las horas de punta hacia y desde el centro; al incrementarse el uso de las orillas del río como lugares de esparcimiento, deberá considerarse accesos a estas áreas viniendo en cualquier sentido, por lo cual se propone separar ambas calzadas en algunos puntos por bandejones de 36 mts. de



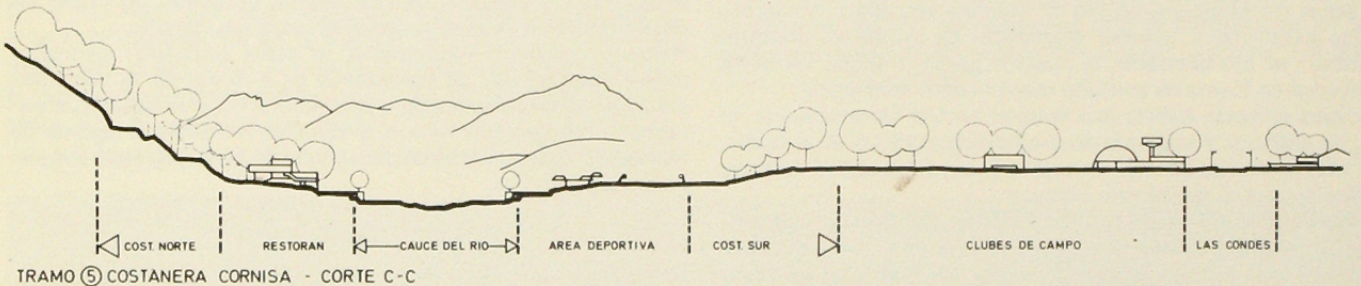
PLANO CONJUNTO



TRAMO ① RIO URBANO - CORTE A-A



TRAMO ② P. METROPOLITANO - CORTE B-B



TRAMO ③ COSTANERA CORNISA - CORTE C-C

ancho mínimo para permitir los giros y retornos.

El segundo criterio que debe ser introducido se refiere al tratamiento de los puentes. En general hasta ahora los proyectos de puentes sobre el río han sido ejecutados como meros puentes fluviales, es decir, para salvar el escollo del río (excepto el puente Lo Saldes) entregando a nivel en cada una de las costaneras. Esto provoca tacos a la entrada y salida de dichos puentes en su cruce con las costaneras. Por ello es conveniente una solución igual o similar a la adoptada en Lo Saldes, en la cual se deja pasar las costaneras por debajo del puente, junto al río, ingresando al puente por medio de "orejías". Esto es a nuestro juicio fundamental para el buen funcionamiento de las costaneras, pues irá eliminando los cruces a nivel, con lo cual su rendimiento y seguridad aumentarán notablemente sin necesidad de ensanches que son costosísimos.

Es interesante señalar que combinando esta solución vial con un sifón de aceleración del cauce bajo los puentes y lagunas de contención a la entrada y salida, podría obtenerse pasar con una calzada de las costaneras bajo los puentes ya construídos, obteniendo una solución similar a la propuesta para los nuevos puentes aprovechando los existentes.

Las lagunas tendrían un doble rol, una primera aguas arriba sería decantadora de arrastres y una segunda aguas abajo de esparcimiento. Se propone además la posibilidad de explotar (por medio de plantas chancadoras) la extracción obligada de los depósitos que se producirán en la primera laguna. Los puntos elegidos desde un punto de vista recreacional y paisajístico por la Municipalidad de Las Condes en el tramo de su territorio se indican en el plano de conjunto que se acompaña.

#### PLANTEAMIENTO DE USO DEL ESPACIO

El recorrido del río Mapocho a través de toda la ciudad y por ende de la Comuna de Las Condes va cruzando zonas urbanas, suburbanas y rurales con distinto uso en la actualidad y distinta vocación a futuro. Por este motivo se ha realizado un análisis de su paso por esta Comuna, distinguiendo en su recorrido seis tramos con distintas características que le proponen al Seccional

distintas modalidades de uso, diseño y reglamentación.

Estos tramos, denominados por su característica más sobresaliente y, yendo de aguas abajo hacia aguas arriba, son:

#### Tramo 1: RIO URBANO

**Comprendido entre la puntilla de Lo Contador y el puente de Lo Saldes.**

En este tramo la existencia de áreas residenciales construídas a todo lo largo del cauce y lo reducido de los espacios destinados a áreas verdes (excepto el Club Santa Rosa de Las Condes de la Universidad Católica) hacen altamente interesante la posibilidad de utilizar las terrazas (ocupadas eventualmente por las crecidas máximas en equipamientos de esparcimiento para vecindarios próximos). En el tramo que enfrenta al Club Santa Rosa, estaría concentrado el máximo interés de generar lagunas de esparcimiento abordables desde el Club.

#### Tramo 2: PARQUES INTERCOMUNALES

**Comprendido entre el Puente Lo Saldes y el Puente A. Vespucio.**

Este tramo se caracteriza por la presencia inmediata al lado norte de los faldeos del cerro San Cristóbal o Parque Metropolitano; y al lado sur de los terrenos destinados al futuro Parque de las Américas, contiguo a la sede de Naciones Unidas.

En este sector junto con proponerse las separaciones aludidas de las calzadas encontradas de ambas costaneras (para permitir los retornos e ingresos a los parques) interesa conectar ambas márgenes del río por medio de embarcaderos y puentes peatonales, que salvando las lagunas a través de pequeñas islas den continuidad a ambos parques.

#### Tramo 3: AERODROMO MANQUEHUE.

**Comprendido entre el Puente A. Vespucio y el Puente Lo Curro.**

El cerro Manquehue (toponimia que significa lugar de Cóndores) genera en este sector corrientes ascendentes de aire que lo hacen una localización única para el desarrollo del deporte de los planeadores. Por este motivo se estima que la caja del río y sus áreas contiguas deban destinarse prioritariamente a constituir

